Niveau(x) d'enseignement: 5 Numéro EDUQ : 9470472
Centre d'intérêt: 874

Pelletier, Normand.

Le secteur des transports : l'emploi, la formation et la transition école-travail / par Normand Pelletier et Jean-Claude Roy. -- [Québec] : Direction des études sur l'emploi et les carrières, 1989.
ix, 68 p. : ill. ; 28 cm. -- (Etudes et analyses / Ministère de l'éducation du Québec, Direction générale de la recherche et du développement)

Code: 28-2454; CUISEP 823-160.CS. Bibliogr.: p. [65]-68.

ISBN 2-550-14865-7

Vedette(s)-secondaire(s): Roy, Jean-Claude * Québec (Province). Direction des études sur l'emploi et les carrières * Québec (Province). Ministère de l'éducation. Direction générale de la recherche et du développement

Descripteur(s): Techniques physiques * Enquête sur les finissants * Emploi * Main-d'oeuvre * Marché du travail * Diplômé * Placement * Adéquation études-emploi * Formation professionnelle * Statistiques * Secondaire (Ordre d'enseignement) * Collégial (Ordre d'enseignement)

Identificateur(s) de sujet: Transport

Analyse des questions reliées à l'emploi, à la formation et au passage du système scolaire au marché du travail dans le secteur des transports au Québec. Le premier chapitre décrit le secteur, traite de son évolution récente et de l'état du marché du travail. Le second analyse chacun des programmes du secondaire et du collégial sur la base des performances des diplômés quant au placement et à l'adéquation études-emploi et en regard des perspectives du marché du travail à court et à long terme. On y traite également de l'incidence de la répartition régionale des options sur le taux de placement en emploi relié à la formation ainsi que des secteurs qui sont les principaux employeurs des diplômés.

Type de document:

Recherche et développement

ÉTUDES ET ANALYSES

Québec

94-70472

28-2454

LE SECTEUR DES TRANSPORTS

L'emploi, la formation et la transition école-travail

Par
Normand Pelletier
et
Jean-Claude Roy

Direction des études sur
l'emploi et les carrières

Juin 1989

AVANT-PROPOS

Le présent document s'inscrit dans une série de rapports d'analyse portant sur certains secteurs clés de l'activité économique. L'objectif visé par ces travaux est de regrouper un ensemble de données économiques et réglementaires concernant l'exercice de métiers et de professions dans les secteurs à l'étude et de mettre ces données en relation avec les activités de formation pertinentes offertes par le système éducatif. Ces études sont destinées à favoriser à moyen et à long terme la meilleure cohérence possible entre l'école et le marché du travail.

Bien qu'ils soient d'abord conçus à l'intention de ceux qui travaillent à la planification des contenus et des aménagements de la formation professionnelle, les documents de cette série pourront également être utiles à tous ceux qui s'intéressent aux questions reliées à la transition école-marché du travail.

Dans cette série, nous parlons abondamment des régions administratives scolaires du Québec. Le lecteur trouvera en annexe la délimitation et la dénomination de chacune de ces régions.

Dans le présent document, le masculin est utilisé sans aucune discrimination et essentiellement dans le but d'alléger le texte.

Nous recevrons avec intérêt tout commentaire concernant le contenu et l'organisation de ce rapport.

CODE CUISEP: 823-160. CS

Déjà parus dans la même collection:

- Le secteur de la construction
  Novembre 1987.

- Le secteur de la santé et des services sociaux
  Mai 1988.

- Le secteur des mines, carrières et combustibles minéraux
  Juillet 1988.

- Le secteur des services à la communauté et des services personnels
  Avril 1989.

TABLE DES MATIÈRES

Page

LISTE DES TABLEAUX..... v

LISTE DES GRAPHIQUES..... ix

INTRODUCTION..... 1

CHAPITRE 1: LE SECTEUR DES TRANSPORTS..... 3

1.1 Définition du secteur..... 3
1.1.1 Le transport routier..... 3
1.1.2 Le transport aérien..... 4
1.1.3 Le transport maritime..... 4
1.1.4 Le transport ferroviaire..... 5
1.1.5 Le transport par pipeline..... 5

1.2 Évolution récente de l'activité dans ce secteur..... 5
1.2.1 Le transport routier..... 8
1.2.2 Le transport aérien..... 11
1.2.3 Le transport maritime..... 13
1.2.4 Le transport ferroviaire..... 19
1.2.5 Le transport par pipeline..... 19

1.3 Le marché du travail dans l'industrie du transport au Québec..... 21

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Page

CHAPITRE 2: LES SERVICES DE FORMATION ET L'INSERTION AU MARCHÉ DU TRAVAIL..... 31

2.1 La situation des diplômés des programmes de l'enseignement secondaire professionnel donnant accès au secteur des transports..... 34

2.2 Les effets de la répartition régionale des options sur le taux de placement moyen, dix mois après la fin des études, en emploi relié à la formation (enseignement secondaire)..... 35

2.3 Les activités principales des entreprises ayant embauché des diplômés du secondaire professionnel..... 36

2.4 La situation des diplômés des programmes de l'enseignement collégial professionnel donnant accès au secteur des transports..... 37

2.5 Les effets de la répartition régionale des options sur le taux de placement moyen, dix mois après la fin des études, en emploi relié à la formation (enseignement collégial)..... 41

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Page

2.6 Les activités principales des entreprises ayant embauché des diplômés du collégial professionnel..... 44

CONCLUSION..... 47

ANNEXE 1 : Régions administratives scolaires..... 51

ANNEXE 2 : La définition des niveaux et le classement des services aériens..... 53

BIBLIOGRAPHIE..... 65

LISTE DES TABLEAUX

Page

TABLEAU 1.1: Produit intérieur brut au Québec, total et transport, 1981-1987 (en millions de dollars courants)..... 6

TABLEAU 1.2: Décomposition du PIB au coût des facteurs au Québec, total et transport, 1981-1987 (en millions de dollars courants)..... 7

TABLEAU 1.3: Transporteurs routiers domiciliés au Québec en 1986..... 8

TABLEAU 1.4: Sommaire des statistiques d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui au Québec en 1986 et en 1987..... 9

TABLEAU 1.5: Parc automobile et titulaires de permis de conduire au Québec, 1981-1987 (en milliers)... 10

LISTE DES TABLEAUX (suite)

Page

TABLEAU 1.6: Présentation générale des transporteurs aériens canadiens par niveau en 1986 et en 1987..... 12

TABLEAU 1.7: Présentation générale des transporteurs maritimes en 1985 et en 1986..... 13

TABLEAU 1.8: Transport maritime intérieur au Canada. Chargements et déchargements de marchandises par port du Québec, 1981-1987 (en milliers de tonnes)..... 15

TABLEAU 1.9: Transport maritime international. Chargements et déchargements de marchandises par port du Québec, 1981-1987 (en milliers de tonnes)..... 16

TABLEAU 1.10: Trafic des traverses maritimes au Québec, 1981-1987 (en milliers)..... 18

TABLEAU 1.11: Transport par pipeline au Québec, 1981-1987..... 20

LISTE DES TABLEAUX (suite)

Page

TABLEAU 1.12: L'emploi dans l'industrie du transport au Québec, 1981-1987..... 22

TABLEAU 1.13: Population active expérimentée dans l'industrie du transport au Québec, 1981 et 1986..... 25

TABLEAU 1.14: Rémunération hebdomadaire moyenne par industrie de transport au Québec, 1980-1987..... 27

TABLEAU 2.1: Enseignement secondaire professionnel. Diplômés 1984-1985-1986-1987..... 34

TABLEAU 2.2: Enseignement secondaire. Incidence de la répartition régionale des options sur le taux de placement moyen, en emploi relié à la formation, 1984-1987..... 35

TABLEAU 2.3: Enseignement secondaire professionnel. Diplômés 1984-1985-1986-1987. Activités principales des entreprises ayant embauché des diplômés. Par ordre décroissant d'importance..... 36

LISTE DES TABLEAUX (suite)

Page

TABLEAU 2.4: Enseignement collégial professionnel. Diplômés 1984-1985-1986-1987..... 39

TABLEAU 2.5: Enseignement collégial. Incidence de la répartition régionale des options sur le taux de placement moyen, en emploi relié à la formation, 1984-1987..... 42

TABLEAU 2.6: Enseignement collégial professionnel. Diplômés 1984-1985-1986-1987. Activités principales des entreprises ayant embauché des diplômés. Par ordre décroissant d'importance..... 45

LISTE DES GRAPHIQUES

Page

GRAPHIQUE 1.1: Produit intérieur brut du secteur des transports au Québec..... 6

GRAPHIQUE 1.2: L'emploi dans l'industrie du transport au Québec, 1981-1987..... 23

GRAPHIQUE 1.3: Rémunération hebdomadaire moyenne par industrie de transport..... 27

INTRODUCTION

Étant donné la superficie du Québec et la répartition de sa population et de ses ressources sur son territoire, le secteur des transports y a toujours occupé une place prépondérante.

Les besoins en transport découlent de la nécessité de déplacer des personnes et des biens. À l'heure où l'on parle de plus en plus de libéralisation des échanges et d'ouverture des marchés mondiaux, il est indéniable que ce secteur sera fortement mis à contribution.

Plus près de nous, le secteur des transports a une influence directe sur notre qualité de vie, que ce soit pour nous rendre au travail, conduire nos enfants à l'école, aller en vacances ou encore pour approvisionner le marché d'alimentation de notre quartier.

Dans le présent document, nous distinguerons cinq sous-secteurs, ceux du transport routier, du transport aérien, du transport ferroviaire, du transport maritime et du transport par pipeline. Nous y traitons plus en détail les questions de l'emploi, de la formation et du passage du système scolaire au marché du travail dans le secteur des transports au Québec.

Au chapitre 1, nous procédons à la description et à l'analyse de ce secteur. Cette partie présente l'évolution récente de l'activité à l'intérieur de ce secteur, son importance dans l'économie du Québec et l'état de son marché du travail.

Ce premier chapitre nous ayant permis de dégager le contexte particulier aux travailleurs du secteur des transports et aux diplômés des programmes de formation donnant accès aux métiers de ce secteur, nous analysons au chapitre 2 chacun de ces programmes, tant au secondaire qu'au collégial, sur la base des performances des finissants diplômés, quant au placement et à la relation études-travail et sur le plan des perspectives à court et à long terme du marché du travail pour chacun de ces métiers. Nous y étudions également l'incidence de la répartition régionale des options sur le taux de placement en emploi relié à la formation. De plus, nous présentons, pour chacun des programmes de formation touchés par cette étude, les secteurs qui sont les principaux employeurs des diplômés.

La conclusion fait état de nos principales observations, notamment sur le plan de l'évaluation de chacun des programmes de formation.

CHAPITRE 1

Le secteur des transports

1.1 Définition du secteur

Dans la classification des activités économiques du Québec on trouve le grand groupe "Transports et entreposage". De ce groupe, nous n'avons retenu, pour les besoins de notre étude, que la portion "transports".

Comme nous l'avons mentionné en introduction, le secteur des transports comprend le transport routier, le transport aérien, le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport par pipeline. Nous allons maintenant préciser les activités qu'englobe chacun de ces sous-secteurs.

1.1.1 Le transport routier

Ce sous-secteur comprend le transport routier des marchandises et le transport routier des personnes.

Le transport routier des marchandises est constitué principalement des activités de camionnage, telles que le camionnage de marchandises ordinaires, les services de déménagement, le camionnage en vrac par camion-citerne, les autres camionnages en vrac et le camionnage de produits forestiers.

Le transport routier des personnes comprend les transports en commun urbains, interurbains et ruraux, les transports par autobus scolaires, les transports par autobus nolisés et d'excursion, les services de limousine aux aéroports et aux gares et les taxis.

De plus, le transport routier inclut les services relatifs aux transports, tels que l'entretien des routes, des rues et des ponts.

1.1.2 Le transport aérien

Le transport aérien comprend les vols réguliers ou nolisés, les transports aériens spécialisés (vols non réguliers), les aéroclubs, l'exploitation et l'entretien d'aéroports, la location d'aéronefs et l'entretien des aéronefs.

Ce sous-secteur et celui des transports dans son ensemble ne comprennent pas les services dispensés par les agences de voyage.

1.1.3 Le transport maritime

Cette catégorie est constituée des transports par eau de voyageurs et de marchandises, des traversiers, du remorquage maritime, de l'affrètement des navires, de la manutention des cargaisons, de l'administration portuaire, du sauvetage maritime, des services de pilotage de navires et des agences d'expédition maritime.

1.1.4 Le transport ferroviaire

Le sous-secteur du transport ferroviaire est simplement défini par les transports ferroviaires de personnes et de marchandises et les services relatifs aux transports ferroviaires.

1.1.5 Le transport par pipeline

Le sous-secteur du transport par pipeline comprend les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de pipeline pour le transport de gaz naturel (gazoduc), de pétrole brut (oléoduc) et d'autres produits.

1.2 Évolution récente de l'activité dans ce secteur

Depuis le début des années 80, la part du transport dans le produit intérieur brut québécois se situe entre 4,5 p. 100 et 5,1 p. 100, comme en fait foi le tableau 1.1.

En termes monétaires, le produit intérieur brut du secteur des transports est passé de 3 296 millions de dollars en 1981 à 5 280 millions en 1987, soit une hausse de 60,2 p. 100. Pendant la même période, l'indice des prix à la consommation s'est accru de 38,2 p. 100. C'est donc dire qu'en termes réels, le PIB du secteur des transports a crû de 15,9 p. 100 entre 1981 et 1987 au Québec, comparativement à 12 p. 100 pour le PIB total du Québec (au coût des facteurs).

Tableau 1.1

Produit intérieur brut au Québec, total et transport, 1981-1987
(en millions de dollars courants)

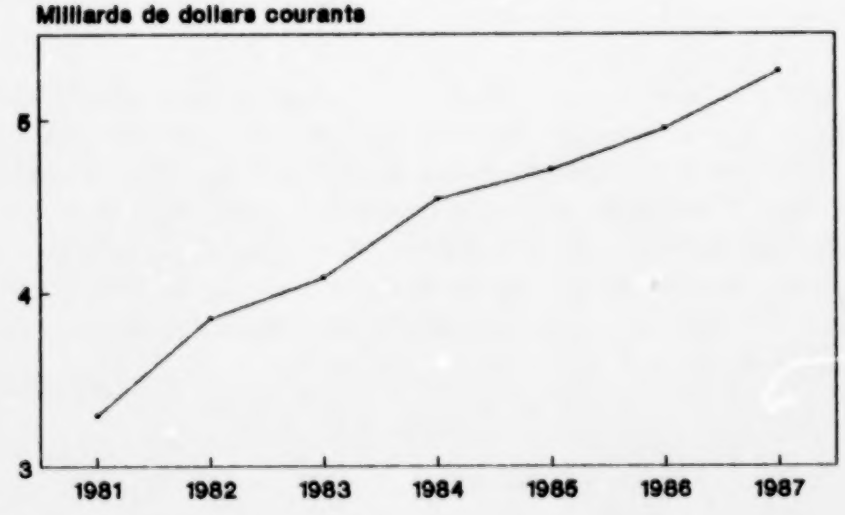
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Total (prix du marché)	81 513	86 228	92 274	100 962	109 076	119 439	130 421p
Total (coût des facteurs)	73 818	76 550	81 920	89 982	96 901	104 842	114 227p
Transport (coût des facteurs)	3 296	3 851	4 089	4 543	4 712	4 948	5 280p
Part du transport (%)	4,47	5,03	4,99	5,05	4,86	4,72	4,62

p Donnée provisoire

Source: Bureau de la statistique du Québec,
Comptes économiques des revenus et des dépenses.

Le graphique 1.1 montre la croissance du produit intérieur brut du secteur des transports, en dollars courants, entre 1981 et 1987.

Graphique 1.1
Produit intérieur brut du secteur des transports au Québec



Source: Voir tableau 1.1

Au tableau 1.2, nous présentons la composition du PIB au coût des facteurs pour l'ensemble du Québec et pour le secteur des transports en particulier. Nous nous attarderons plus particulièrement à la portion qui porte sur les transports.

La partie la plus importante du PIB de ce secteur est consacrée à la rémunération des salariés. En 1981, la part des salaires s'élevait à 86,4 p. 100 du PIB, alors qu'elle n'était plus que de 73,8 p. 100 en 1987. La rémunération des salariés du secteur des transport compte donc de moins en moins dans la composition du PIB au profit des autres composantes que sont les bénéfices et revenus de placement, les revenus des entreprises individuelles et la consommation de capital et ajustements. Ce phénomène peut être attribuable aux cycles économiques. En période de récession, les revenus et les bénéfices sont plus faibles, alors qu'ils prennent de plus en plus d'importance en période d'expansion.

Tableau 1.2

Décomposition du PIB au coût des facteurs au Québec, total et transport, 1981-1987 (en millions de dollars courants)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Total au Québec							
Produit intérieur brut	73 818	76 550	81 920	89 982	96 901	104 842	114 227
Rémunération des salariés	49 430	51 790	53 738	58 030	62 318	66 248	71 269
Bénéfices et revenus de placement	13 764	11 282	14 169	16 271	17 158	19 304	22 266
Revenu des entreprises individuelles	3 728	4 306	5 044	6 191	7 115	8 028	8 810
Consommation de capital et ajustements	6 896	9 172	8 969	9 490	10 310	11 262	11 882
Transport au Québec							
Produit intérieur brut	3 296	3 851	4 089	4 543	4 712	4 948	5 280
Rémunération des salariés	2 847	3 117	3 248	3 491	3 580	3 698	3 894
Bénéfices et revenus de placement	-111	77	128	273	302	337	391
Revenu des entreprises individuelles	111	118	142	160	163	195	215
Consommation de capital et ajus ts	449	539	571	619	667	718	780

Source: Bureau de la statistique du Québec,
Comptes économiques des revenus et des dépenses.

1.2.1 Le transport routier

Au tableau 1.3, on trouve les statistiques concernant les transporteurs routiers domiciliés au Québec pour 1987. On observe que ce sont les entreprises de camionnage et de déménagement qui sont les plus nombreuses et qui embauchent le plus de travailleurs. De ce groupe d'entreprises, les établissements pour compte d'autrui sont les plus nombreux.

Tableau 1.3

Transporteurs routiers domiciliés au Québec en 1987

	Transport en commun*				Camionnage et déménagement	
	Urbain	Inter-urbain	Scolaire	Autres	Compte d'autrui *	Compte propre **
Nombre d'établissements	10	16	467	35	1 676	670
Nombre d'employés	11 350	977	7 809	742	19 099	18 069
Rémunération annuelle moyenne (en dollars)	40 282	33 023	14 163	19 158	26 308	26 715
Rémunération des employés (en milliers de dollars)	457 197	32 264	110 595	14 215	502 451	482 721
Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars)	716 315	67 790	218 029	44 084	1 550 219	974 428
Recettes d'exploitation (en milliers de dollars)	731 464	70 965	246 703	47 612	1 640 680	-
Recettes tirées du transport des marchandises (en milliers de dollars)	-	-	-	-	1 611 314	-
Recettes tirées du transport des voyageurs (en milliers de dollars)	284 192	52 736	245 941	46 581	-	-

- Néant ou zéro

* Établissements ayant déclaré des recettes de plus de 100 000 $ en 1985.

** Exploitants de véhicules commerciaux avec un parc de quinze véhicules ou plus.

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Aperçu statistique du transport au Québec, Données 1986 et 1987, [illegible]

Tableau 1.4

Sommaire des statistiques d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui au Québec en 1986 et en 1987

	Principaux types de marchandises transportées						
	Marchandises générales	Liquides en vrac	Déchargements	Produits forestiers	Autres marchandises	Articles ménagers	Total
1986 (1)							
Nombre d'établissements	372	148	173	449	262	92	1 496
Nombre d'employés	9 549	1 802	971	2 065	3 102	1 446	18 935
Rémunération des employés (en milliers de dollars)	278 660	47 641	18 380	41 471	82 219	27 039	495 410
Recettes d'exploitation (en milliers de dollars)	756 144	133 492	72 237	208 101	286 648	64 996	1 521 618
Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars)	738 502	124 169	66 316	185 934	265 995	62 347	1 443 263
1987 (2)							
Nombre d'établissements	420	157	225	476	313	85	1 676
Nombre d'employés	8 898	1 953	1 067	2 082	3 586	1 513	19 099
Rémunération des employés (en milliers de dollars)	264 318	54 606	18 233	42 883	94 091	28 319	502 451
Recettes d'exploitation (en milliers de dollars)	763 339	152 254	83 551	226 009	344 101	71 426	1 640 680
Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars)	738 676	142 379	76 047	205 446	319 947	67 723	1 550 219

(1) Établissements ayant déclaré des recettes de plus de 100 000 $ en 1985.
(2) Établissements ayant déclaré des recettes de plus de 100 000 $ en 1986.

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Mémento statistique du transport au Québec. Données 1986 et 1987, tableau 2.3.1.

Quant aux établissements de transport en commun, bien qu'ils soient moins nombreux que les entreprises de camionnage et de déménagement, ils n'en demeurent pas moins des employeurs importants, offrant des salaires moyens intéressants, surtout en ce qui concerne le transport en commun urbain et interurbain.

Au tableau 1.4, nous reprenons les statistiques d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui et les présentons selon le type de marchandises transportées pour 1986 et 1987.

On s'aperçoit que ce sont les entreprises de transport de produits forestiers qui sont les plus nombreuses, alors que les établissements générant le plus d'emplois sont ceux du transport des marchandises générales.

Entre 1986 et 1987, le nombre d'établissements s'est accru pour chaque type de marchandises transportées à l'exception des articles ménagers. Au total, le nombre d'entreprises est passé de 1 496 à 1 676, soit un accroissement de 12 p. 100.

Tableau 1.5

Parc automobile et titulaires de permis de conduire au Québec, 1981-1987 (en milliers)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Parc automobile							
-Véhicules de promenade	2 332	2 320	2 353	2 408	2 470	2 606	2 674
-Autres	841	751	783	794	811	861	977
TOTAL	3 172	3 071	3 136	3 202	3 281	3 467	3 650
Titulaires de permis de conduire							
-Hommes	2 042	2 063	2 080	2 105	2 139	2 172	2 198
-Femmes	1 345	1 394	1 441	1 493	1 548	1 603	1 651
TOTAL	3 386	3 457	3 522	3 598	3 687	3 775	3 849

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Regards statistique du transport au Québec, Années 1986 et 1987, Tableau 2.4...

Pendant ce temps, le nombre d'employés n'augmentait que de 0, 87 p. 100 et les recettes d'exploitation de 7,8 p. 100. Mentionnons, de plus, que dans le transport des marchandises générales l'emploi a chuté de 6,8 p. 100.

Le tableau 1.5 présente, à titre indicatif, l'évolution depuis le début de la décennie du parc automobile au Québec et du nombre de titulaires de permis de conduire.

On y observe que le nombre de titulaires de permis de conduire est en constante progression, tant chez les hommes que chez les femmes. Toutefois, la croissance a été beaucoup plus importante chez les femmes où le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 23 p. 100, alors qu'il n'augmentait que de 8 p. 100 chez les hommes. Au total, le nombre de titulaires de permis de conduire s'est accru de 14 p. 100. Cette augmentation correspond à la progression du parc automobile qui, quant à lui, a augmenté de 15 p. 100.

1.2.2 Le transport aérien

En ce qui concerne le transport aérien, les données dont nous disposons pour les grands transporteurs (niveau I) s'appliquent à l'ensemble du Canada. Ces transporteurs doivent être considérés au niveau canadien, compte tenu du champ de leurs opérations, même si, par exemple, Air Canada est domicilié au Québec. Nous identifions les transporteurs aériens domiciliés au Québec comme québécois pour les niveaux II, III et IV.

Nous disposons cependant de certaines données pour le Québec, notamment celles relatives à l'emploi pour l'ensemble de l'industrie du transport aérien (tableau 1.12, p. 22). Ces données et

celles du tableau 1.6 nous permettent de constater que l'emploi pour l'ensemble de l'industrie au Canada a augmenté de 1986 à 1987, alors qu'il diminuait légèrement au Québec.

Tableau 1.6

Présentation générale des transporteurs aériens canadiens par niveau* en 1986 et en 1987

1986

		Québec		Ailleurs au Canada		Total	
Niveau	I	II et III	IV	II et III	IV	I-III	IV
Nombre d'établissements	7	25	79	138	399	170	478
Nombre d'employés	37 334	1 081	..	7 074	..	45 489	..
Rémunération annuelle moyenne (en dollars)	38 008	28 468	..	25 610	..	35 854	..
Rémunération des employés (en milliers de dollars)	1 419 007	30 774	..	181 166	..	1 630 947	..
Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars)	4 658 880	168 586	30 937	738 286	143 042	5 565 752	173 979
Recettes d'exploitation (en milliers de dollars)	4 870 435	177 925	30 916	764 797	138 049	5 813 157	168 965

1987

		Québec		Ailleurs au Canada		Total	
Niveau	I	II et III	IV	II et III	IV	I-III	IV
Nombre d'établissements	5	26	72	147	401	178	473
Nombre d'employés	37 485	1 278	..	7 596	..	46 359	..
Rémunération annuelle moyenne (en dollars)	37 982	29 266	..	26 788	..	35 910	..
Rémunération des employés (en milliers de dollars)	1 423 739	37 403	..	203 481	..	1 664 623	..
Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars)	4 770 461	225 550	28 657	859 365	140 682	5 855 376	169 339
Recettes d'exploitation (en milliers de dollars)	5 032 964	248 272	30 225	932 153	142 666	6 213 389	172 891

.. Nombre non disponible

* Pour la définition des niveaux, voir annexe 2.

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Mémento statistique du transport au Québec, Données 1986 et 1987, tableau 3.2.

1.2.3 Le transport maritime

Au tableau 1.7, nous présentons, de façon générale, les transporteurs maritimes pour 1985 et 1986, qui sont les années les plus récentes pour lesquelles nous avons pu obtenir des statistiques.

Tableau 1.7

Présentation générale des transporteurs maritimes en 1985 et en 1986

	Québec		Ailleurs au Canada		Ensemble du Canada	
	1985	1986	1985	1986	1985	1986
Nombre d'établissements	57	56	255	240	312	296
Nombre d'employés	3 316	2 811	22 415	19 535	25 731	22 346
Rémunération annuelle moyenne (en dollars)	30 778	35 010	34 202	37 295	33 761	37 008
Salaires et traitements (en milliers de dollars)	102 060	98 413	766 645	728 561	868 705	826 974
Frais d'exploitation des navires (en milliers de dollars)	391 875	373 232	1 526 912	1 513 397	1 918 787	1 886 629
Recettes d'exploitation (en milliers de dollars)	496 282	479 768	1 847 488	1 723 410	2 343 770	2 203 178
Recettes tirées du transport maritime des personnes (en milliers de dollars)	10 951	12 104	78 501	99 203	89 452	111 307
Recettes tirées du transport maritime des marchandises (en milliers de dollars)	352 850	342 246	863 352	764 915	1 216 202	1 107 161

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Mémento statistique du transport au Québec. Données 1986 et 1987, tableau 5.1.

On remarque d'abord que le nombre d'établissements a diminué tant au Québec que dans le reste du Canada. Toutefois, la baisse du nombre d'établissements a été plus importante ailleurs au Canada, où elle était de 6 p. 100, alors qu'elle n'était que de 2 p. 100 au Québec.

L'emploi a lui aussi suivi cette tendance à la baisse et dans ce cas, ce sont les transporteurs québécois qui ont été les plus affectés avec une chute de 15 p. 100 comparativement à 12 p. 100 pour ceux du reste du Canada.

De façon similaire, les frais et les recettes d'exploitation ont eux aussi diminué. Au Québec, les frais d'exploitation ont chuté de 5 p. 100, tandis que les recettes subissaient une baisse de 3 p. 100. En comparaison, dans le reste du Canada, ces diminutions étaient respectivement de 1 p. 100 et de 7 p. 100.

C'est donc dire qu'à ce titre, le Québec s'en tirait mieux que l'ensemble des autres provinces canadiennes puisque ses frais d'exploitation diminuaient dans une proportion plus grande que ses recettes d'exploitation.

Mentionnons enfin que ce sont les recettes tirées du transport maritimes des marchandises qui occupent la part la plus importante des recettes totales d'exploitation des transporteurs maritimes.

Aux tableaux 1.8 et 1.9, nous avons reproduit les statistiques concernant les chargements et les déchargements par port du Québec en ce qui a trait aux transports maritimes intérieur et international.

Nous constatons l'importance en tonnage des chargements de marchandises aux ports de la Côte-Nord. Ceux-ci sont essentiellement liés aux chargements de minerai de fer dans les ports de Sept-Îles et Pointe-Noire, de Port-Cartier et de Havre-Saint-Pierre et aux chargements de céréales à Baie-Comeau. Par contre, les chargements maritimes sont davantage diversifiés à Montréal et Québec, avec, à Montréal, une part importante de marchandises conteneurisées.

Tableau 1.8

Transport maritime intérieur au Canada
Chargement et déchargement de marchandises par port du Québec, 1981-1987
(en milliers de tonnes)

Ports	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Chargement							
Baie-Comeau	264	315	363	318	244	326	254
Bécancour	1	--	--	6	42	41	9
Cap-aux-Meules	4	96	552	760	810	1 111	856
Chandler	-	-	-	10	-	-	-
Chicoutimi	1	-	-	-	-	-	--
Forestville	675	602	456	413	376	568	632
Gaspé	56	31	9	28	-	-	-
Havre-Saint-Pierre	1 923	1 499	1 840	1 745	2 506	2 181	2 541
La Baie	8	-	-	-	-	-	-
Matane	120	88	108	81	20	24	47
Mont-Louis	15	-	-	-	-	-	-
Montréal*	4 814	4 899	5 527	4 946	2 731	1 387	1 350
Port-Cartier	1 254	856	800	1 076	1 074	1 515	2 016
Québec**	1 220	1 120	1 083	1 569	1 359	1 964	2 260
Rimouski	36	24	46	10	10	7	7
Sept-Iles et Pointe-Noire	3 093	2 195	3 492	4 509	3 474	3 412	3 809
Sorel	8	30	137	30	56	43	23
Trois-Rivières	8	6	5	16	24	14	4
Valleyfield	4	53	72	80	32	54	6
Québec/Nord	19	17	23	23	14	10	26
Québec, n.c.a.***	123	49	66	44	8	17	56
TOTAL	13 644	11 881	14 600	15 665	12 781	12 672	13 897
Déchargement							
Baie-Comeau	1 604	2 605	2 919	2 513	2 244	2 750	1 978
Bécancour	15	60	325	368	337	455	367
Cap-aux-Meules	95	78	134	159	91	105	85
Chandler	42	37	33	21	8	10	20
Chicoutimi	698	498	407	310	274	183	269
Forestville	23	12	6	1	2	2	3
Gaspé	175	71	45	62	53	54	71
Havre-Saint-Pierre	16	10	8	12	11	9	10
La Baie	389	461	467	327	98	106	94
Matane	348	367	376	319	249	311	259
Mont-Louis	50	52	28	32	16	43	16
Montréal*	6 472	5 521	6 220	6 510	5 229	5 211	6 021
Port-Cartier	2 433	2 969	3 251	3 256	2 175	2 531	2 667
Québec**	5 022	6 127	5 965	5 576	3 737	2 584	4 487
Rimouski	428	345	372	374	306	381	312
Sept-Iles et Pointe-Noire	848	606	516	638	545	656	502
Sorel	3 049	2 329	3 069	2 345	2 870	3 040	3 455
Trois-Rivières	1 180	901	1 116	1 176	701	1 015	955
Valleyfield	8	-	32	80	61	52	96
Québec/Nord	69	49	46	76	45	33	66
Québec, n.c.a.***	222	158	156	236	176	243	152
TOTAL	23 184	23 258	25 493	24 386	19 228	19 774	21 885

\- Néant ou zéro
-- Nombre infime

* Inclut Contrecoeur
** Inclut Lévis
*** n.c.a.: Non classé autrement

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports.
Mémento statistique du transport au Québec, Données 1986 et 1987, tableau 5.4.

Tableau 1.9

Transport maritime international
Chargement et déchargement de marchandises par port du Québec, 1981-1987
(en milliers de tonnes)

Ports	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Chargement							
Baie-Comeau	3 661	3 638	3 835	3 504	3 028	3 211	2 260
Bécancour	59	64	46	10	28	73	96
Cap-aux-Meules	-	-	14	172	63	47	68
Chandler	78	59	52	71	52	44	55
Chicoutimi	6	-	59	34	68	108	124
Gaspé	67	13	23	51	26	91	123
Gros-Cacouna	84	84	137	87	35	143	216
Havre-Saint-Pierre	140	281	244	232	323	216	263
La Baie	269	371	253	118	225	168	154
Matane	73	54	60	47	14	32	-
Mont-Louis	-	-	-	-	-	5	-
Montréal*	7 364	6 547	6 714	6 059	6 088	6 451	6 281
Pointe-au-Pic	33	2	-	70	19	5	14
Port-Cartier	21 704	17 260	13 199	16 426	17 345	14 569	17 459
Québec**	5 699	6 429	5 268	5 655	4 318	2 586	4 840
Rimouski	46	20	6	3	--	1	-
Sept-Iles et Pointe-Noire	24 123	14 959	15 788	17 654	17 599	17 658	14 947
Sorel	2 606	1 953	2 185	1 714	1 622	2 208	2 150
Trois-Rivières	956	1 011	1 541	1 522	975	1 349	1 044
Valleyfield	85	58	129	268	204	62	75
Québec/Nord	78	73	99	-	--	-	-
Québec, n.c.a.***	19	53	53	16	107	166	152
TOTAL	67 150	52 928	49 704	53 712	52 139	49 193	50 319
Déchargement							
Baie-Comeau	2 600	1 522	1 379	1 404	1 096	1 115	865
Bécancour	48	51	67	98	117	428	645
Cap-aux-Meules	-	--	-	-	-	-	-
Chandler	--	-	-	--	-	-	-
Chicoutimi	-	-	-	15	42	55	31
Gaspé	2	-	-	30	-	-	67
Gros-Cacouna	10	--	-	-	-	-	0
Havre-Saint-Pierre	-	-	-	-	-	-	-
La Baie	3 383	2 953	2 985	3 258	2 750	2 736	2 907
Matane	-	-	1	3	1	-	-
Mont-Louis	-	11	76	11	98	68	126
Montréal*	4 660	3 398	4 253	6 270	6 857	8 226	7 785
Pointe-au-Pic	115	-	8	24	-	-	67
Port-Cartier	2 739	1 843	848	990	1 204	723	978
Québec**	5 478	3 622	3 099	4 764	5 291	4 918	6 674
Rimouski	-	-	18	-	--	-	-
Sept-Iles et Pointe-Noire	573	1 063	370	364	715	868	391
Sorel	553	311	254	268	336	384	345
Trois-Rivieres	382	339	323	403	362	381	288
Valleyfield	24	40	75	108	121	131	117
Québec/Nord	-	-	-	-	--	-	-
Québec, n.c.a.***	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	22 565	15 150	13 756	18 010	18 990	20 035	21 286

- Néant ou zéro
-- Nombre infime

* Inclut Contrecoeur
** Inclut Lévis
*** n.c.a.: Non classé autrement

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports,
Mémento statistique du transport au Québec, Données 1986 et 1987.
Tableau 2.6.

Au plan des déchargements, l'importance de Montréal est plus évidente, même au niveau du tonnage global. Cette importance, au plan économique, tient surtout au fait que ces déchargements sont, encore plus que les chargements, composés en large part de marchandises générales tant conteneurisées que non conteneurisées. Les tonnages déchargés dans les ports de la Côte-Nord, notamment Baie-Comeau et Port-Cartier comprennent une bonne part de céréales alors que ceux de Québec sont largement composés de pétrole brut et de céréales.

Il en ressort donc qu'au plan économique, par delà les données de tonnage, le port de Montréal est de loin le port le plus important du Québec. Il constitue une porte d'entrée et de sortie importante de l'Est de l'Amérique du Nord.

Avant de clore cette section sur le transport maritime, nous désirons présenter les statistiques des traverses maritimes subventionnées au Québec, de 1981 à 1987 (tableau 1.10).

La traverse la plus utilisée, en nombre de passagers, est évidemment celle de Québec/Lévis. Elle est suivie par celles de Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac et de Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola. Ces deux derniers traversiers sont de plus en plus utilisés, alors que la traverse Québec/Lévis accueille de moins en moins de passagers depuis 1984.

Tableau 1.10

Trafic des traverses maritimes* au Québec, 1981-1987
(en milliers)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Passagers							
Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac	839,1	780,8	817,9	971,8	1 085,3	1 133,1	1 242,5
Ile aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive	334,7	327,8	356,5	341,7	438,4	452,9	479,6
Ile-d'Entrée/Cap-aux-Meules/Havre-Aubert	2,9	2,0	2,3	2,5	..	3,1	3,4
Lotbinière/Deschambault**	..	3,2	5,0	5,8	3,5	4,9	-
Matane/Baie-Comeau/Godbout	274,2	227,5	216,5	217,0	209,4	200,4	206,2
Montmagny/Ile-aux-Grues	17,8	13,3	21,6	24,9	38,6	38,1	41,1
Québec/Lévis	1 628,1	1 876,4	1 825,5	1 941,8	1 740,7	1 695,1	1 617,2
Rivière-du-Loup/Saint-Siméon	191,8	147,8	153,0	170,5	169,9	186,9	191,2
Saint-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac	123,7	87,2	72,1	73,8	58,4	64,8	64,8
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	178,7	614,7	596,0	561,9	661,8	712,8	850,8
Trois-Pistoles/Les Escoumins	-	38,9	33,6	30,9	..		
TOTAL	4 274,8	4 119,7	4 100,0	4 342,6	4 406,0	4 497,1	4 696,8
Véhicules							
Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac	369,9	333,1	345,6	391,9	431,8	462,2	505,3
Ile aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive	140,7	140,8	150,0	115,8	180,6	195,9	198,6
Lotbinière/Deschambault**	1,9	1,5	2,4	2,7	3,1	3,0	-
Matane/Baie-Comeau/Godbout	99,1	85,6	77,6	76,0	73,2	72,7	74,4
Montmagny/Ile-aux-Grues	11,0	8,8	9,4	10,7	13,7	14,3	14,9
Québec/Lévis	564,0	456,0	313,0	292,2	331,8	322,9	317,9
Rivière-du-Loup/Saint-Siméon	70,3	55,1	58,6	65,3	67,0	73,6	73,8
Saint-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac	58,5	32,4	32,1	33,8	27,7	31,7	32,6
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	118,5	266,0	261,9	260,8	303,7	330,8	365,5
Trois-Pistoles/Les Escoumins	-	16,2	14,3	12,9	..		
TOTAL	1 434,0	1 395,3	1 264,9	1 262,2	1 432,6	1 507,1	1 583,0

\- Néant ou zéro
.. Nombre non disponible

* Traverses subventionnées.
** Fermé à la fin de la saison 1986.

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports,
Mémento statistique du transport au Québec. Données 1986 et 1987,
tableau 5.15.

En ce qui concerne le nombre de véhicules, c'est la traverse de Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac qui occupe le premier rang, et ce depuis 1983, moment où elle devançait celle de Québec/Lévis. Cette dernière a glissé au troisième rang en 1986, derrière celle de Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola.

1.2.4 Le transport ferroviaire

Malheureusement, nous ne pouvons disposer de données suffisamment récentes concernant ce type de transport pour présenter une analyse de l'activité économique qu'il génère.

Nous présenterons toutefois, dans la section suivante, qui porte sur le marché du travail, des informations sur ce sous-secteur du secteur des transports.

1.2.5 Le transport par pipeline

Le transport par pipeline est un mode relativement peu connu si on le compare aux autres formes de transports qu'on pourrait qualifier de plus traditionnels.

Au tableau 1.11, nous ne nous attarderons qu'aux arrivages pour nous faire une idée de l'évolution de l'activité dans ce sous-secteur depuis le début des années 80.

Tableau I.11

Transport par pipeline au Québec, 1981-1987

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Pétrole brut, condensat et pentanes plus	(en milliers de mètres cubes)						
Arrivages							
Autres provinces	13 492	15 562	14 423	12 977	9 910	6 378	5 569
Importations	10 252	6 547	4 473	3 624	3 379	3 956	4 596
Autres	-	-	-	-	-	67	-
TOTAL	23 744	22 109	18 897	16 600	13 289	10 401	10 165
Utilisation							
Livraisons aux raffineries	23 745	22 117 *	18 898 *	16 513 *	12 777 *	9 926	9 486
Autres	-1	-8	-1	87	512	475	679
TOTAL	23 744	22 109	18 897	16 600	13 289	10 401	10 165
Gaz de pétrole liquéfiés et produits pétroliers	(en milliers de mètres cubes)						
Arrivages							
Raffineries et installations de stockage	1 496	1 392	2 162	2 636	4 872	3 802	5 703
Autres provinces	40	-	296	553	1 010	847	685
TOTAL	1 536	1 392	2 458	3 189	5 882	4 649	6 388
Utilisation							
Livraisons aux terminus et installations de stockage	1 496	1 392	1 613	1 785	2 694	2 435	2 668
Livraisons à d'autres provinces	-	-	839	1 244	1 609	978	1 179
Autres	40	-	5	160	1 577	1 236	2 541
TOTAL	1 536	1 392	2 458	3 189	5 880	4 649	6 388
Gaz naturel	(en millions de mètres cubes)						
Arrivages							
Autres provinces	3 519	3 322	3 944	4 555	5 231	5 407	5 559
Gaz provenant des stocks	28	37	57	40	68	-	-
TOTAL	3 547	3 359	4 001	4 596	5 299	5 407	5 559
Utilisation							
Ventes	3 193	2 970	3 589	4 206	4 873	4 939	4 986
Exportations	130	128	131	141	148	146	154
Livraisons à l'entrepôt de stockage	203	211	193	189	125	250	397
Autres	20	50	89	59	154	73	22
TOTAL	3 547	3 359	4 001	4 596	5 299	5 407	5 559

- Néant ou zéro

* Incluant le pétrole brut destiné aux raffineries de l'Atlantique.

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports,
Mémento statistique du transport au Québec, Données 1986 et 1987,
tableau 6.1.

C'est le transport du gaz naturel qui est le plus important dans le transport par pipeline au Québec. De plus, le volume transporté augmente constamment depuis 1981. À cette époque, il était de 3 547 000 000 de mètres cubes, alors qu'il atteignait 5 559 000 000 de mètres cubes en 1987, soit une hausse de 57 p. 100.

Le transport de gaz de pétrole liquéfiés et de produits pétroliers prend lui aussi une importance de plus en plus grande. En effet, les arrivages par pipeline de ces produits sont passés de 1 536 000 mètres cubes en 1981 à 6 388 000 mètres cubes en 1987, un bond de 316 p. 100.

Le transport du pétrole brut, du condensat et des pentanes plus prend quant à lui de moins en moins d'importance. Le volume transporté de ces marchandises a diminué de 57 p. 100 depuis 1981, passant de 23 744 000 mètres cubes à cette époque à 10 165 000 mètres cubes en 1987.

1.3 Le marché du travail dans l'industrie du transport au Québec

Dans la section précédente, nous avons abordé la question de l'emploi et des salaires pour quelques sous-secteurs du secteur des transports. Nous reprendrons ici chacun de ces éléments et l'analyserons plus en détail.

Le tableau 1.12 et le graphique 1.2 présentent l'évolution de l'emploi dans l'industrie du transport au Québec de 1981 à 1987.

Au début de la période, le transport ferroviaire était celui qui générait le plus d'emplois avec 28 785. Toutefois, ce sous-secteur allait connaître des réductions successives d'effectifs qui ont fait en sorte qu'en 1987 ce nombre avait chuté de 29 p. 100 pour se situer à 20 498.

Tableau 1.12

L'emploi dans l'industrie du transport au Québec, 1981-1987 (1)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Camionnage	22 559	19 100	16 472	22 901	19 460	17 992	22 348
Réseaux de transport urbain	..	..	..	..	..	..	..
Entretien des routes et des ponts	18 003	17 497	16 958	12 250	12 874	11 967	11 899
Transport aérien	13 204	12 050	12 020	13 142	14 199	12 915	12 441
Transport ferroviaire	28 785	26 272	24 927	25 006	23 335	22 834	20 498
Ensemble des transports	127 749	118 244	109 043	109 271	106 002	99 386	108 323

.. Nombre non disponible

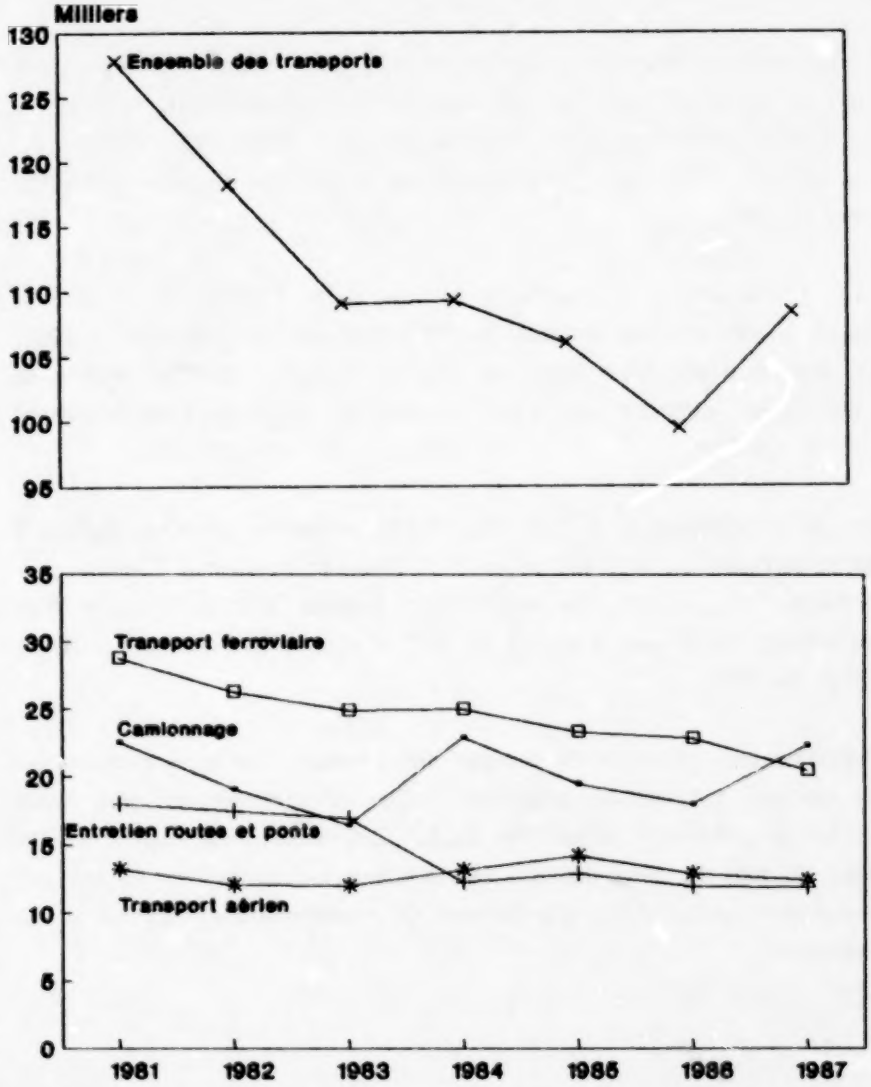
(1) De janvier 1980 à mars 1983, les données proviennent d'une enquête auprès d'entreprises de vingt employés et plus; depuis lors, l'enquête tient compte de toutes les entreprises. Les données antérieures à 1983 ont été ajustées pour être intégrées sur la base de mars 1983.

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Mémento statistique du transport au Québec, Données 1986 et 1987, tableau 1.7.

L'emploi dans l'industrie du camionnage est quant à lui demeuré à peu près stable durant la même période, passant de 22 559 à 22 348, ce qui fait de ce sous-secteur le principal employeur dans le secteur des transports en 1987.

Le camionnage a connu de fortes variations sur le plan de l'emploi comme l'illustre le graphique 1.2. En effet, le nombre de travailleurs était à la baisse de 1981 à 1983 et de 1984 à 1986. En fait, seules les années 1984 et 1987 ont permis à ce sous-secteur d'afficher de bonnes statistiques sur l'ensemble de la période considérée.

Graphique 1.2
L'emploi dans l'industrie du transport au Québec, 1981-1987



Source: Mémento statistique du transport au Québec, Données 1986 et 1987, tableau 1.6.

L'emploi dans le sous-secteur de l'entretien des routes et des ponts a diminué de façon constante de 1981 à 1987, à l'exception de 1985. Sur la totalité de la période analysée, l'emploi y a subi une baisse de 34 p. 100.

L'industrie du transport aérien ne fait guère mieux que les autres sous-secteurs du secteur des transports apparaissant au tableau 1.12 et au graphique 1.2. Dans ce cas, on a à tout le moins limité les dégâts, l'emploi n'y subissant une baisse que de 6 p. 100 entre 1981 et 1987.

Dans l'ensemble de l'industrie du transport, l'emploi a diminué de façon sensible comme en témoigne le graphique 1.2. De 1981 à 1986, le nombre d'employés était en chute constante, à l'exception de 1984 qu'on pourrait qualifier d'année de répit mais certainement pas de reprise.

En 1987, la tendance à la baisse a été renversée et l'on assiste à un accroissement de l'emploi de 9 p. 100 par rapport à l'année précédente. Toutefois, le retard par rapport à 1981 demeure fort important, le niveau d'emploi de 1987 n'atteignant que 85 p. 100 de celui de 1981.

Certains sous-secteurs du secteur des transports n'apparaissent pas au tableau 1.12 et au graphique 1.2. C'est pourquoi nous avons choisi de présenter le tableau 1.13. Les données qui apparaissent dans ce tableau sont quelque peu différentes de celles du tableau précédent puisqu'elles proviennent du recensement plutôt que d'une enquête.

Tableau 1.13

Population active expérimentée dans l'industrie du transport au Québec, 1981 et 1986

	1981			1986		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Transport aérien	10 650	4 140	14 785	9 970	4 395	14 370
Auxiliaires du transport aérien	2 265	450	2 710	2 640	780	3 430
Transport ferroviaire	25 040	2 735	27 775	20 775	2 940	23 715
Transport maritime	4 815	940	5 760	3 015	630	3 650
Auxiliaires du transport maritime	3 135	585	3 715	4 245	915	5 160
Déménagement et entreposage	2 100	290	2 395	1 860	305	2 170
Autre camionnage	29 295	2 965	32 265	29 920	3 775	33 690
Interurbain et rural par autocar	1 645	270	1 915	1 480	285	1 765
Réseaux de transport urbain	9 675	570	10 245	10 660	1 030	11 680
Exploitation de taxi	8 225	500	8 725	7 220	545	7 770
Transports par pipeline	200	25	225	225	35	265
Entretien des routes et des ponts	7 580	370	7 950	8 865	570	9 435
Divers auxiliaires des transports	3 020	3 540	6 560	3 320	4 960	8 280
Autres transports	7 735	2 795	10 535	8 005	3 060	11 070
Industrie du transport	115 380	20 175	135 555	112 215	24 230	136 445

Source: Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Mémento statistique du transport au Québec, Données 1986 et 1987, tableau 1.6.

On constate tout d'abord que ces données sont beaucoup moins alarmantes que celles du tableau 1.12. Toutefois, il ne s'agit pas ici de l'emploi, mais bien de la population active expérimentée dans l'industrie du transport au Québec. Par définition, la population active inclut à la fois les travailleurs et les chômeurs du secteur considéré.

On constate, à la lumière du tableau 1.13, que les femmes ne constituent qu'une faible proportion de la population active du secteur des transports. En 1981, leur part était de 15 p. 100. En 1986, cette proportion s'était accrue, passant à 18 p. 100, ce qui est encore très faible compte tenu du fait que les femmes représentaient, à ce moment, 42 p. 100 de la population active totale du Québec.

En termes absolus, c'est dans le sous-secteur des divers auxiliaires des transports que les femmes sont le plus présentes. C'est également dans ce sous-secteur que leur poids relatif est le plus élevé, atteignant 60 p. 100. C'est d'ailleurs le seul sous-secteur où elles sont en plus grand nombre que les hommes.

Les autres sous-secteurs où la proportion des femmes est la plus élevée sont ceux du transport aérien, des autres transports et des auxiliaires du transport aérien où cette proportion se situe respectivement à 31 p. 100, 28 p. 100 et 23 p. 100.

À l'opposé, les sous-secteurs où les femmes sont le moins représentés sont ceux de l'entretien des routes et des ponts, de l'exploitation de taxi et des réseaux de transport urbain. Pour ces sous-secteurs, la proportion des femmes dans la population active s'établissait respectivement à 6 p. 100, 7 p. 100 et 9 p. 100.

Enfin, nous aimerions simplement signaler que le sous-secteur des transports par pipeline n'attire qu'une faible part de la population active, conséquence logique du peu d'emplois qu'il génère.

Pour terminer cette section sur l'état du marché du travail du secteur des transports au Québec, nous présentons un aperçu de l'évolution et du niveau de la rémunération dans ce secteur, illustrés au tableau 1.14 et au graphique 1.3.

Attardons-nous d'abord à la croissance des salaires dans ce secteur depuis le début de la présente décennie.

On remarque que les salaires ont évolué de façon positive et plus considérablement dans certains sous-secteurs. Parmi les sous-secteurs qui apparaissent au tableau 1.14, c'est dans celui de

Tableau 1.14

Rémunération hebdomadaire moyenne par industrie de transport au Québec, 1980-1987 (1)

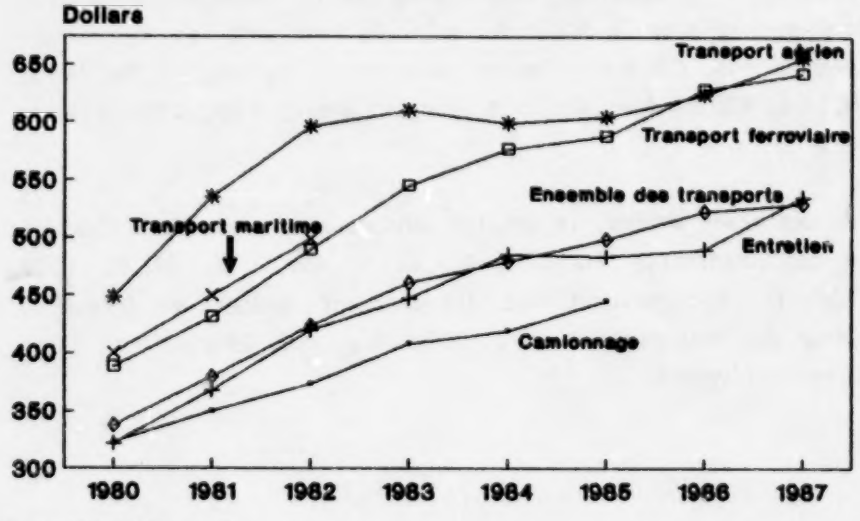
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Camionnage	322,78	349,52	373,05	407,92	419,02	445,01		
Réseaux de transport urbain	..	..	..	..	..	..	..	..
Entretien des routes et des ponts	321,55	367,51	419,70	447,25	485,64	483,68	489,60	535,44
Transport aérien et services	448,05	535,43	596,10	610,29	599,05	604,56	623,84	656,34
Transport ferroviaire	388,17	431,12	489,16	545,18	576,55	587,62	628,25	642,23
Transport maritime et services	400,12	449,56	498,39	..	..	..	..	..
Ensemble des transports	337,50	379,27	423,73	460,67	479,61	498,51	522,57	529,48

.. Nombre non disponible

(1) De janvier 1980 à mars 1983, les données proviennent d'une enquête auprès d'entreprises de vingt employés et plus; depuis lors, l'enquête tient compte de toutes les entreprises. Les données antérieures à 1983 ont été ajustées pour être intégrées sur la base de mars 1983.

Sources: Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Mémento statistique du transport au Québec. Données 1985, tableau 1.8, p. 16.
Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Mémento statistique du transport au Québec. Données 1986 et 1987, tableau 1.8.

Graphique 1.3
Rémunération hebdomadaire moyenne par industrie de transport



Sources: Voir tableau 1.14.

l'entretien des routes et des ponts que la croissance de la rémunération hebdomadaire a été la plus élevée entre 1980 et 1987, atteignant 67 p. 100.

Ce sous-secteur est suivi de près par celui du transport ferroviaire, où les salaires se sont accrus de 65 p. 100. Dans celui du transport aérien et des services, la croissance a été de 45 p. 100, alors que dans l'ensemble des transports la hausse a été de 57 p. 100.

En comparaison, l'indice des prix à la consommation s'est élevé de 55 p. 100 durant la même période. C'est donc dire que les travailleurs du secteur des transports, dans l'ensemble, ont maintenu leur salaire réel constant.

En ce qui concerne le niveau des salaires, il est de façon générale et selon les données dont nous disposons plus élevé dans le secteur des transports et dans les sous-secteurs qui le composent que la moyenne des salaires de l'ensemble des activités économiques du Québec.

À des fins de comparaison, mentionnons que la rémunération hebdomadaire moyenne pour le total des salariés (incluant les heures supplémentaires) s'élevait, selon Statistique Canada, à 396,74 $, 409,67 $, 420,20 $ et 430,75 $ pour les années 1984, 1985, 1986 et 1987.

Pour ces mêmes années, le salaire hebdomadaire moyen dans l'ensemble des transports était de 479,61 $, 498,51 $, 522,57 $ et 529,48 $. Ceci traduit donc des avantages annuels en faveur du secteur des transports de 21 p. 100, 22 p. 100, 24 p. 100 et 23 p. 100 respectivement.

Donc, non seulement les travailleurs du secteur des transports bénéficient d'un traitement salarial plus élevé que leurs homologues des autres secteurs d'activité économique, mais cet écart s'accroît peu à peu, du moins c'est là la tendance qui se dégage à l'analyse des statistiques des quatre dernières années disponibles.

CHAPITRE 2

Les services de formation et l'insertion au marché du travail

Le système d'éducation québécois offre, aux jeunes des établissements scolaires des trois ordres d'enseignement, des programmes de formation préparant les futurs diplômés à exercer des fonctions de travail de complexité variable dans les différents secteurs de l'activité économique du Québec.

Au secondaire, les programmes de formation préparent des travailleurs spécialisés dans vingt-trois secteurs différents. Ces derniers pourront accéder à des emplois dans des domaines aussi variés que Secrétariat et commerce, Restauration, Équipement motorisé, Génie et mines, Santé et services sociaux.

Les programmes du collégial, de leur côté, préparent des techniciens aptes à exercer des tâches davantage orientées vers la planification, la coordination et l'administration des activités des entreprises, la vérification de la qualité des biens et services offerts à la population ou encore l'interprétation et l'application des normes et directives encadrant les activités des entreprises ou des établissements auxquels ils appartiennent.

Enfin, les universités forment des professionnels appelés à exercer des fonctions plus complexes dans les domaines de l'Administration, de la Recherche et du développement, de la Santé et des services sociaux, du Génie, et des Services à la communauté.

En ce qui a trait au secteur des transports, objet de la présente étude, il faut préciser que l'enseignement secondaire professionnel n'offre qu'une seule option directement reliée à ce secteur particulier, soit l'option Conducteur de camion lourd. Ce qui ne ferme pas nécessairement la porte aux diplômés d'autres options. En effet, des diplômés d'autres programmes y occupent bon nombre d'emplois.

La situation de ces diplômés, quant au placement et à la correspondance formation-emploi, est d'ailleurs décrite dans les études et analyses couvrant ces secteurs particuliers. On devra donc consulter les autres documents de la présente collection pour obtenir l'information désirée à leur sujet.

Pour réaliser la présente étude, nous avons assemblé et analysé de nombreuses données, dont celles des enquêtes de RELANCE du ministère de l'Éducation et des Études prévisionnelles et structurelles du ministère de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu. À partir de ces données nous avons évalué la pertinence et la rentabilité des services de formation offerts, au secondaire et au collégial, en mesurant les problèmes de transition entre l'école et le marché du travail. Les paramètres retenus pour établir un jugement sur chacun des programmes ont été, en priorité, l'état du placement, la correspondance formation-emploi dans le cas des diplômés qui travaillent à temps plein et les tendances du marché du travail à court et à long terme.

Les tableaux synthèses du présent chapitre fournissent, pour chaque catégorie de programmes, des indications permettant de mieux percevoir le sort des diplômés de chacun des programmes de formation actuellement dispensés. Chaque programme est d'abord évalué au moyen de cotes, en fonction du placement et de la pertinence de la formation à l'emploi occupé, ce qui permet une perception rapide et globale de l'adéquation formation-emploi (tableaux 2.1 et 2.4).

Dans un deuxième temps, nous avons établi les liens qui nous semblaient exister entre le nombre d'établissements offrant l'option dans chaque région et le taux de placement en emploi relié à la formation (tableaux 2.2 et 2.5).

Enfin, nous avons indiqué, pour chaque ordre d'enseignement, les activités principales des entreprises ayant embauché les diplômés de chacun des programmes de formation, que ce soit en emploi relié ou non relié à la formation (tableaux 2.3 et 2.6).

Rappelons que les nombreuses données chiffrées qui ont servi à l'élaboration du présent chapitre sont consignées de façon exhaustive au dossier de base et sont disponibles sur demande.

Pour mieux interpréter les tableaux 2.1 et 2.4, il est nécessaire de bien se référer à la valeur des cotes utilisées:

A= Très bon	(80 % et +)
B= Bon	(70 % à 79 %)
C= Moyen	(60 % à 69 %)
D= Faible	(40 % à 59 %)
E= Très faible	(39 % et -)
X= Très instable	(difficile à évaluer)

2.1 La situation des diplômés des programmes de l'enseignement secondaire professionnel donnant accès au secteur des transports

La performance, sur le marché du travail, des diplômés du seul programme directement relié au secteur des transports est supérieure à celle des diplômés de l'ensemble du secondaire professionnel. En effet, ces derniers se verraient attribuer la cote D en ce qui concerne le placement et la cote C quant à la relation formation-emploi. Il faut préciser toutefois que le placement pourrait s'avérer difficile à court et à long terme puisqu'il y a surplus de cette main-d'oeuvre dans toutes les régions actuellement et que les prévisions en besoin net entre 1985 et 1993 sont peu encourageantes.

Il faut de plus souligner que les diplômés de cette option du secondaire professionnel doivent partager les emplois disponibles avec la clientèle de l'éducation des adultes et celle des centres privés de formation.

Tableau 2.1

Enseignement secondaire professionnel
Diplômés 1984-1985-1986-1987

Programme Titre-code	Emploi correspondant	Placement	Relation formation-emploi	Perspectives	
				c. terme	l. terme
Conducteur de camion lourd 360-600	Conducteur, conductrice d'équipements lourds CCDP-8711	C	A	très faibles	faibles

2.2 Les effets de la répartition régionale des options sur le taux de placement moyen, dix mois après la fin des études, en emploi relié à la formation (enseignement secondaire)

Étant donné qu'un seul établissement, dans une seule région, offre la seule option reliée au secteur des transports, il est difficile de déterminer si une distribution plus généreuse de cette option, sur le territoire québécois, pourrait avoir un effet quelconque sur le taux de placement.

Toutefois, comme le taux actuel de placement est supérieur à la moyenne de l'ensemble des diplômés du secondaire professionnel, on peut se demander si d'autres régions n'auraient pas avantage à se voir attribuer cette option. Ce pourrait être le cas par exemple de la région de l'Abitibi-Témiscamingue (08) et de celle de Québec (03) où le secteur des mines, bon pourvoyeur d'emplois en conduite d'équipements lourds, connaît un dynamisme particulier.

Tableau 2.2

Enseignement secondaire
Incidence de la répartition régionale des options sur le taux de placement moyen, en emploi relié à la formation, 1984-1987

Programme		Régions administratives scolaires (1)										
		01	02	03	04	05	06.1	06.2	06.3	07	08	09
Conducteur de camion lourd 360-600	(n)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	(%)	-	-	-	-	-	51,8	-	-	-	-	-

Notes explicatives

(n) Nombre d'établissements dispensant cette option, par région.
(%) Taux de placement moyen (1984-1987) des diplômés en emploi, à temps plein, relié à la formation.
- Néant (pas de diplômés).
(1) Voir la délimitation et la dénomination des régions à l'annexe 1.
(2) Données peu valables, à cause du faible nombre de diplômés.

2.3 Les activités principales des entreprises ayant embauché des diplômés du secondaire professionnel

Le tableau suivant indique, pour le seul programme relié directement au secteur des transports, les activités principales des entreprises ayant embauché des diplômés. Nous avons limité notre compilation aux quatre activités les plus importantes.

Le pourcentage figurant sous le titre de l'activité désigne la proportion moyenne des diplômés du programme en question qui ont accédé à un emploi dans ce type d'entreprise, que cet emploi soit ou non relié à la formation reçue.

L'importance numérique des pourcentages attribués permet, dans une certaine mesure, de déterminer si les diplômés se trouvent concentrés dans un nombre limité de catégories d'entreprises ou s'ils ont dû s'éparpiller dans un nombre plus large de celles-ci, afin de décrocher des emplois coûte que coûte.

Tableau 2.3

Enseignement secondaire professionnel
Diplômés 1984-1985-1986-1987
Activités principales des entreprises ayant embauché des diplômés
Par ordre décroissant d'importance

Programme Titre-code	1	2	3	4
Conducteur de camion lourd P.E. 360-600	Transports 54,2 %	Commerce de détail 10,8 %	Industrie des aliments et boissons 9,2 %	Industrie du caoutchouc et produits plastiques 8,3 %

2.4 La situation des diplômés des programmes de l'enseignement collégial professionnel donnant accès au secteur des transports

Les performances très inégales de ces programmes sont toutefois, en moyenne, supérieures à celles de l'ensemble des diplômés du collégial professionnel en ce qui a trait au placement et à la relation formation-emploi. En effet, pour l'ensemble des options qu'il offre, le collégial professionnel obtiendrait la cote C pour le placement et la cote B pour la relation formation-emploi.

En Techniques d'architecture navale, le pourcentage des diplômés en emploi peut sembler faible, mais il faut tenir compte du fait que 50 p. 100 des diplômés poursuivent des études et ne font donc pas partie de la population active. Cette décision personnelle de poursuivre des études de premier cycle universitaire est généralement arrêtée avant même l'obtention du diplôme collégial. Elle peut s'expliquer du fait que les employeurs de ce type de travailleurs exigent de plus en plus un diplôme de premier cycle universitaire en génie, exigence dont les étudiants semblent être bien informés.

En Navigation maritime, le placement difficile est attribuable à la piètre performance du transport maritime au Québec et à la difficulté d'effectuer le stage en mer de 12 mois nécessaire pour accéder à un emploi régulier.

En Mécanique de marine, il y a peu de diplômés et ils se placent assez facilement. Un plus grand nombre pourrait toutefois compliquer l'intégration au marché du travail, car il n'y a aucune pénurie de main-d'oeuvre à signaler actuellement et les prévisions sont peu encourageantes à court et à long terme.

En Techniques de fabrication aéronautique, le placement est moyen, mais la relation formation-emploi est faible. Le nombre de diplômés est restreint, mais il semble bien qu'il suffit actuellement à répondre aux besoins du marché du travail.

L'option Pilotage d'aéronef affiche une assez bonne performance. Bien que le nombre de diplômés soit restreint, il correspond assez bien aux besoins du marché du travail dont les perspectives sont faibles à court terme et moyennes à long terme. Une augmentation du nombre de diplômés ne semble donc pas souhaitable pour le moment.

L'option gagnante de tout le secteur des transports, sinon de l'ensemble du collégial professionnel, est sans contredit Entretien d'aéronefs. Un plus grand nombre de diplômés pourrait être acceptable, compte tenu de l'expansion prévue du transport aérien.

En Avionique (ou Appareillage aéronautique), tout est moyen: le placement, la relation formation-emploi et les perspectives d'emploi à court et à long terme. Peu de diplômés, mais le marché du travail ne semble pas capable d'en absorber plus pour le moment.

L'option Circulation aérienne a connu jusqu'en 1986 de très bonnes performances. Pourquoi n'est-elle plus offerte au Collège de Saint-Jean-sur-Richelieu? Les jeunes Québécois et Québécoises, intéressés par une carrière dans ce domaine, devront-ils tous prendre le chemin de Cornwall? Cette option, très rentable, a connu des difficultés d'implantation et sa survie semble menacée définitivement par la concurrence qui existe entre deux centres de formation.

Enfin, l'option Transport est assez performante. Les prévisions sont optimistes quant aux possibilités d'accès des futurs diplômés au marché du travail.

Tableau 2.4

Enseignement collégial professionnel
Diplômés 1984-1985-1986-1987

Programme Titre-code	Emploi correspondant	Placement	Relation formation-emploi	Perspectives c. terme	Perspectives l. terme
Techniques d'architecture navale 248.01	Technicien, technicienne en génie naval CCDP 2165	D	B	faibles	moyennes
Navigation (maritime) 248.02	Pilote de navire CCDP 9151	E	C	faibles	faibles
Mécanique de marine 248.03	Technicien, technicienne en mécanique de marine CCDP 9153	B	A	très faibles	faibles
Techniques de fabrication aéronautique 280.01	Technicien, technicienne en génie aérospatial CCDP 2165	C	D	faibles	moyennes
Pilotage d'aéronefs 280.02	Pilote d'avion CCDP 9111	C	C	faibles	moyennes
Entretien d'aéronefs 280.03	Mécanicien, mécanicienne d'aéronefs CCDP 8582	A	A	moyennes	bonnes

Tableau 2.4 (fin)

Enseignement collégial professionnel
Diplômés 1984-1985-1986-1987

Programme Titre-code	Emploi correspondant	Placement	Relation formation-emploi	Perspectives c. terme	Perspectives l. terme
Avionique 280.04	Technicien, technicienne en avionique CCDP 2165	C	C	moyennes	moyennes
Circulation aérienne 285.01	Contrôleur, contrôleuse de la circulation aérienne CCDP 9113	A	B	faibles	moyennes
Transport 410.07	Expert-conseil, experte-conseil en transport CCDP 1179	B	C	faibles	bonnes

2.5 Les effets de la répartition régionale des options sur le taux de placement moyen, dix mois après la fin des études, en emploi relié à la formation (enseignement collégial)

Très peu d'établissements offrent les programmes de formation reliés au secteur des transports. En effet, un seul collège offre les Techniques maritimes et il est géographiquement bien placé pour le faire puisqu'il est situé à l'entrée de l'estuaire du Saint-Laurent. De même, un seul collège offre l'option Pilotage d'aéronefs et il est situé à proximité d'un territoire où les pilotes de brousse sont fort en demande. Enfin, les Techniques aéronautiques sont offertes par un seul collège implanté dans la région la plus dynamique dans le domaine de la fabrication et de l'entretien d'aéronefs.

On remarquera la supériorité du taux de placement des diplômés de la région de la Montérégie (06.2) sur celui des diplômés de la région du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie (01). Cette situation s'explique, de toute évidence, par la bonne performance du transport aérien et par la stagnation du transport maritime.

Tableau 2.5

Enseignement collégial
Incidence de la répartition régionale des options sur le taux de placement moyen, en emploi relié à la formation, 1984-1987

Programme		Régions administratives scolaires (1)										
		01	02	03	04	05	06.1	06.2	06.3	07	08	09
Techniques d'architecture navale 248.01	(n)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(%)	14,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Navigation maritime 248.02	(n)	1	0	(2) 0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(%)	18,3	-	33,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Mécanique de marine 248.03	(n)	1	0	0	0	0	0	(2) 0	0	0	0	0
	(%)	56,2	-	-	-	-	-	100,0	-	-	-	-
Techniques de fabrication aéronautique 280.01	(n)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	(%)	-	-	-	-	-	-	50,6	-	-	-	-
Pilotage d'aéronefs 280.02	(n)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(%)	-	22,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Notes explicatives

(n) Nombre d'établissements dispensant cette option, par région.
(%) Taux de placement moyen (1984-1987) des diplômés en emploi, à temps plein, relié à la formation.
- Néant (pas de diplômés).
(1) Voir la délimitation et la dénomination des régions à l'annexe 1.
(2) Données peu valables, à cause du faible nombre de diplômés.

Tableau 2.5 (fin)

Enseignement collégial
Incidence de la répartition régionale des options sur le taux de placement moyen, en emploi relié à la formation, 1984-1987

Programme		Régions administratives scolaires (1)										
		01	02	03	04	05	06.1	06.2	06.3	07	08	09
Entretien d'aéronefs 280.03	(n)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	(%)	-	-	100,0	-	-	-	64,2	50,7	-	-	-
Avionique 280.04	(n)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	(%)	-	-	-	-	-	-	46,7	-	-	-	-
Circulation aérienne 285.01	(n)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	(%)	-	-	-	-	-	-	74,1	-	-	-	-
Transport 410.07	(n)	(2) 0	0	1	0	0	1	(2) 0	1	0	0	0
	(%)	100,0	-	45,8	-	-	31,6	0,0	31,1	-	-	-

Notes explicatives

(n) Nombre d'établissements dispensant cette option, par région.
(%) Taux de placement moyen (1984-1987) des diplômés en emploi, à temps plein, relié à la formation.
- Néant (pas de diplômés).
(1) Voir la délimitation et la dénomination des régions à l'annexe 1.
(2) Données peu valables, à cause du faible nombre de diplômés.

2.6 Les activités principales des entreprises ayant embauché des diplômés du collégial professionnel

Le tableau 2.6 indique, pour chaque programme de formation, les activités des entreprises ayant embauché des diplômés du collégial professionnel. Nous avons limité notre compilation aux quatre activités les plus importantes quoique, dans certains cas, les diplômés soient répartis dans un nombre impressionnant de catégories d'entreprises.

Tout comme nous l'avons déjà mentionné dans le cas du secondaire, le pourcentage figurant sous le titre de l'activité désigne la proportion moyenne des diplômés du programme en question qui ont accédé à un emploi dans ce type d'entreprise, que cet emploi soit ou non relié à la formation reçue.

L'importance numérique des pourcentages attribués permet, dans une certaine mesure, de déterminer si les diplômés sont concentrés dans un nombre restreint de catégories d'entreprises ou s'ils ont dû s'éparpiller dans un nombre plus large, afin de décrocher des emplois coûte que coûte. Dans ce dernier cas, la relation formation-emploi risque d'être affectée à la baisse.

Tableau 2.6

Enseignement collégial professionnel
Diplômés 1984-1985-1986-1987
Activités principales des entreprises ayant embauché des diplômés
Par ordre décroissant d'importance

Programme Titre-code	1	2	3	4
Techniques d'architecture navale 248.01	Fonction publique provinciale 28,1 %	Commerce de détail 25,0 %	Fonction publique fédérale 25,0 %	Fabrication d'équipements de transport 22,0 %
Navigation (maritime) 248.02	Transports 51,6 %	Commerce de détail 16,0 %	Pêches 5,0 %	Fonction publique fédérale 5,0 %
Mécanique de marine 248.03	Transports 34,0 %	Fonction publique Fédérale 20,3 %	Pêches 9,3 %	Fabrication d'équipements de transport 5,6 %
Techniques de fabrication aéronautique 280.01	Fabrication d'équipements de transport 67,0 %	Fabrication de machines 6,0 %	Industries manufacturières diverses 5,0 %	Entrepreneurs spécialisés 5,0 %
Pilotage d'aéronefs 280.02	Transports 28,2 %	Fonction publique fédérale 20,6 %	Enseignement et services connexes 10,3 %	Divertissements et loisirs 5,5 %
Entretien d'aéronefs 280.03	Fabrication d'équipements de transport 54,7 %	Transports 23,2 %	Fonction publique fédérale 7,9 %	Fonction publique provinciale 4,7 %

Tableau 2.6 (fin)

Enseignement collégial professionnel
Diplômés 1984-1985-1986-1987
Activités principales des entreprises ayant embauché des diplômés
Par ordre décroissant d'importance

Programme Titre-code	1	2	3	4
Avionique 280.04	Fabrication d'équipements de transport 21,3 %	Commerce de détail 16,6 %	Activités indéterminées 15,6 %	Fabrication de machines 15,0 %
Circulation aérienne 285.01	Fonction publique fédérale 62,3 %	Transports 37,7 %		
Transport 410.07	Transports 53,9 %	Assureurs 5,0 %	Entrepreneurs spécialisés 5,0 %	Fonction publique fédérale 4,7 %

CONCLUSION

L'importance du secteur des transports se mesure non seulement par le nombre d'emplois et par l'activité économique qu'il génère mais est également évidente du simple fait que nous sommes des utilisateurs quotidiens des biens et services qu'il produit.

L'utilité que chacun retire de la consommation de ces biens et services est difficilement quantifiable. Nous devons donc nous concentrer sur des outils plus concrets pour évaluer l'influence de ce secteur.

C'est ainsi qu'on observe que depuis le début des années 80, la part du transport dans le produit intérieur brut québécois oscille autour de 5 p. 100. En termes réels, le PIB du secteur des transports a crû de 15,9 p. 100 entre 1981 et 1987 au Québec, comparativement à 12 p. 100 pour le PIB total.

Cette croissance du PIB du secteur des transports ne s'est pas reflétée sur le marché du travail. En effet, l'emploi dans ce secteur affiche une tendance générale à la baisse entre 1981 et 1987. Cette tendance a été renversée en 1987 où l'on a assisté à une hausse de l'emploi de 9 p. 100. Toutefois, le retard demeure considérable, le niveau d'emploi de 1987 n'atteignant que 85 p. 100 de celui de 1981.

Une caractéristique importante du marché du travail du secteur des transports est la faible présence des femmes dans la main- d'oeuvre. En 1986, elles ne constituaient que 18 p. 100 de la population active expérimentée de ce secteur, alors que dans l'ensemble du marché du travail les femmes comptaient pour 42 p. 100 de la population active.

La rémunération hebdomadaire moyenne des travailleurs de l'ensemble du secteur des transports a augmenté de 57 p. 100 entre 1980 et 1987. Durant la même période, l'indice des prix à la consommation s'est accru de 55 p. 100. C'est donc dire que les salariés de ce secteur ont maintenu leur pouvoir d'achat durant la période considérée.

En ce qui concerne le niveau des salaires, la moyenne dans le secteur des transports est plus élevée que celle de l'ensemble des activités économiques du Québec. La différence en faveur du secteur des transports est de l'ordre de 21 p. 100 à 24 p. 100 pour les années 1984 à 1987.

Il n'existe qu'un seul programme du secondaire profes qui est directement relié au secteur des transports, celui de conducteur de camion lourd. Les performances sur le marché du travail des diplômés de cette option sont supérieures à celle de l'ensemble des diplômés du secondaire professionnel.

Par contre, on observe des surplus de cette main-d'oeuvre dans l'ensemble du Québec et les prévisions de besoins sont peu encourageantes.

Ce programme n'est offert que dans une seule région, celle de Laval-Laurentides-Lanaudière. On peut se demander si d'autres régions n'auraient pas avantage à se voir attribuer cette option, notamment des régions minières comme l'Abitibi-Témiscamingue et celle de Québec.

Au collégial, les options offertes sont plus nombreuses et les performances des diplômés sont très instables d'une option à l'autre. Toutefois, en moyenne, elles sont supérieures à celles de l'ensemble des diplômés du collégial professionnel.

Au chapitre du placement des diplômés, les programmes Mécanique de marine, Entretien d'aéronefs, Circulation aérienne et Transport sont particulièrement performants. En ce qui a trait à la relation formation-emploi, il faut enlever à cette liste le programme Transport et y ajouter celui de Techniques d'architecture navale.

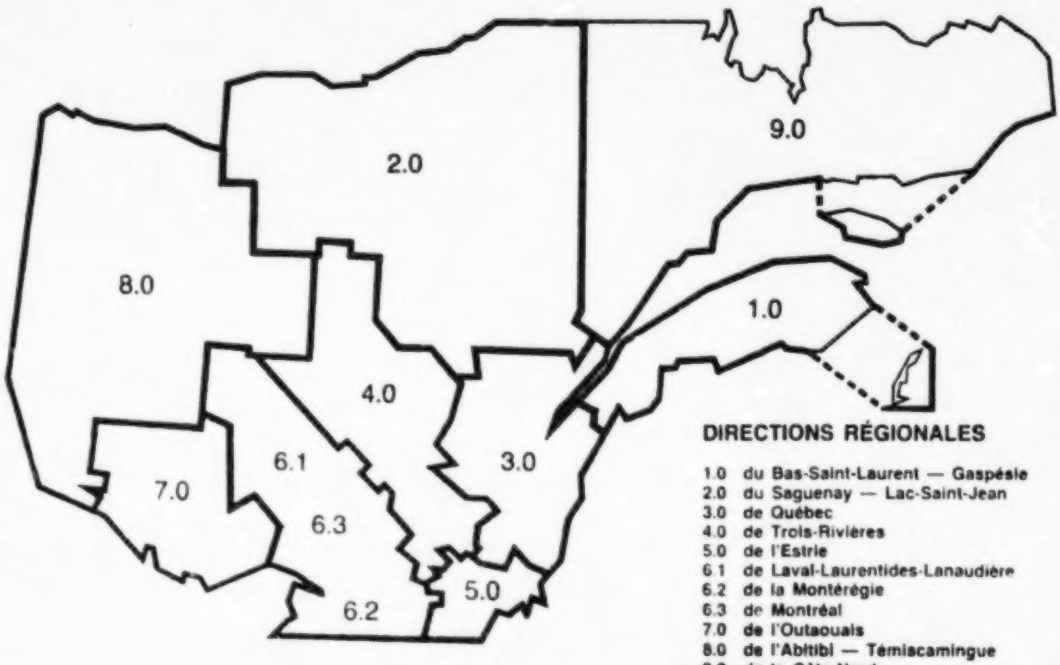
Les perspectives à long terme sur le marché du travail sont particulièrement bonnes pour les diplômés des programmes Entretien d'aéronefs et Transport.

La répartition régionale des options est concentrée dans quatre régions seulement et est fondée sur la vocation de la région. Ainsi, les techniques maritimes ne sont offertes qu'à l'Institut du même nom à Rimouski, alors que les techniques aéronautiques sont offertes dans un collège situé dans la région où est concentrée l'industrie de la fabrication et de l'entretien d'aéronefs.

Les entreprises qui ont embauché des diplômés de ces progammes se retrouvent majoritairement dans l'industrie des transports, dans celle de la fabrication d'équipements de transport et dans les fonctions publiques fédérale et provinciale.

ANNEXE 1

RÉGIONS ADMINISTRATIVES SCOLAIRES



DIRECTIONS RÉGIONALES

1.0 du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie
2.0 du Saguenay — Lac-Saint-Jean
3.0 de Québec
4.0 de Trois-Rivières
5.0 de l'Estrie
6.1 de Laval-Laurentides-Lanaudière
6.2 de la Montérégie
6.3 de Montréal
7.0 de l'Outaouais
8.0 de l'Abitibi — Témiscamingue
9.0 de la Côte-Nord

ANNEXE 2

LA DÉFINITION DES NIVEAUX ET LE CLASSEMENT DES SERVICES AÉRIENS

La définition des niveaux aux fins des déclarations statistiques

Aux fins des déclarations statistiques, les transporteurs aériens du Canada sont classés en sept niveaux financiers. La définition de ces niveaux est présentée à la partie VIII, section 146 du **Règlement sur les transports aériens**, comme suit:

a) le **niveau I** comprend tout transporteur aérien qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

(i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) a transporté, en vertu des permis visés a sous-alinéa (i),

a) au moins 500 000 passagers embarqués,

b) au moins 100 000 tonnes de marchandises embarquées, ou

c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et

(iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 500 000 $ de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

b) le **niveau** II comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I établi à l'alinéa a), qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

(i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),
a) plus de 50 000 passagers embarqués,
b) plus de 10 000 tonnes de marchandises embarquées, ou
c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et

(iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 500 000 $ de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

c) le **niveau** III comprend tout transporteur aérien non classé aux niveaux I, II, V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa a), b), e), f), ou g), qui,

(i) au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 500 000 $ de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

d) le **niveau IV** comprend tout transporteur aérien qui, dans l'une ou l'autre des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à 500 000 $ de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés, sauf

(i) un transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) un transporteur aérien classé aux niveaux V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa e), f) ou g), et

(iii) un transporteur aérien qui demeure aux niveaux I, II ou III en vertu du paragraphe (6);

e) le **niveau V** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter

(i) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, et un service aérien commercial de la classe 6;

f) le **niveau VI** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter des services aériens commerciaux de la classe 6; et

g) le **niveau VII** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter un ou la totalité des services aériens commerciaux des classes 4, 9-4, 5 ou 9-5, lesdits services étant limités à répondre aux besoins en transport nécessaire à l'exploitation des camps touristiques.

CLASSEMENT DES SERVICES AÉRIENS

a) **Classe 1:** Service aérien commercial **à horaire fixe,** exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;

b) **Classe 2:** Service aérien commercial **régulier entre points déterminés,** exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire;

c) **Classe 3:** Service aérien commercial **entre points déterminés,** exploité entre des points situés au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire;

d) **Classe 4:** Service aérien commercial **d'affrètement** offrant, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, ou en provenance ou à destination de tout autre point situé a Canada, conformément au présent règlement et au **Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4),** moyennant un taux au mille ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité, et qui comprend l'autorisation d'exploiter les services aériens commerciaux spécialisés de la classe 7 énoncés

ci-après au moyen des aéronefs que le transporteur peut utiliser en vertu des conditions de transport de son permis de la classe 4:

(i) épandage et dispersion de produits,
(ii) construction au moyen d'aéronefs,
(iii) surveillance aérienne,
(iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes,
(v) aérophotogrammétrie,
(vi) photographie aérienne non technique, et
(vii) vol récréatif;

e) **Classe 5:** Service aérien commercial **contractuel**, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas de service de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes;

f) **Classe 6:** Service aérien commercial **d'aéro-club**, exploité à partir de la base située au Canada, spécifiée dans le permis délivré pour ce service, et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéro-club constitué en association sans but lucratif;

g) Classe 7: Service aérien commercial spécialisé, exploité à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, ou à partir ou à destination de tout autre point situé au Canada, dans le cadre duquel le titulaire du permis exécute une ou plusieurs des opérations suivantes;

(i) épandage et dispersion de produits, soit l'épandage de produits chimiques ou la dispersion d'autres matières au moyen d'aéronefs pour

a) combattre et détruire les insectes et les autres formes d'organismes nuisibles aux plantes, aux récoltes et aux forêts, ou

b) favoriser la croissance des plantes, des arbres ou des poissons, y compris les vols à des fins agricoles, la lutte aérienne contre les parasites, la pulvérisation, l'ensemencement et le réensemencement, la sylviculture, et l'empoissonnement des lacs et rivières,

(ii) construction au moyen d'aéronefs, soit l'emploi d'aéronefs à voilure tournante dans les travaux de construction, y compris le levage de fardeaux, la construction de téléfériques, la pose de poteaux et la construction de lignes de transport d'énergie,

(iii) surveillance aérienne, soit l'extinction des incendies, la prévention des incendies et du gel ou la modification des processus météorologiques normaux, y compris la surveillance aérienne et la lutte contre les incendies en général et les incendies de la forêt, la protection et la surveillance des forêts, le largage d'eau, la suppression de la grêle, les services aériens de lutte contre le gel, la production de pluie, la dispersion du brouillard et l'ensemencement des nuages,

(iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes, soit

a) les reportages à partir d'observations visuelles sur les événements et les phénomènes naturels ou produits par des choses artificielles, ou

b) la production de messages dans l'atmosphère, y compris la surveillance et l'inspection aériennes, la reconnaissance des glaces, le repérage des phoques, l'inspection, l'administration et la surveillance des forêts, la surveillance des pipelines et des lignes de transport d'énergie, la diffusion de nouvelles et la publicité aériennes,

(v) Aérophotogrammétrie, soit:

a) la prise de photographies ou l'enregistrement, sous une autre forme tangible, de phénomènes qui se produisent à la surface, en dessous ou au-dessus de la croûte terrestre par un transporteur, au moyen d'un appareil photographique ou d'un appareil de mesure ou d'enregistrement incorporé ou fixé à son aéronef et dont ce transporteur a le contrôle, et

b) la livraison, par la suite, au client, des photographies ou des choses enregistrées sous la forme d'un produit fini, semi-fini ou sous une autre forme tangible, y compris la photographie aérienne, les relevés au scintillomètre, la prospection aérienne et les relevés géophysiques,

(vi) photographie aérienne non technique, soit de simples prises de vue n'exigeant aucune interprétation ni l'établissement de cartes d'aucune sorte,

(vii) entraînement au vol, soit un service aérien ayant pour fin d'instruire une personne dans l'art et la science du pilotage, l'exploitation et la conduite des aéronefs, et

(viii) vol récréatif, soit un vol qui commence et se termine au même endroit, sans atterrissage en aucun autre endroit pour prendre ou déposer des passagers, et

a) qui suit un itinéraire régulier, annoncé par le transporteur aérien,

b) qui est effectué uniquement pour le divertissement des passagers, et

c) dont le prix est fixé à tant par siège, par unité de temps, y compris les excursions aériennes, les démonstrations d'acrobatie aérienne et le saut en parachute, et

(ix) tout autre genre d'opération aérienne considérée par le Comité comme un service de la classe 7;

h) **Classe 8:** Service aérien commercial **international à horaire fixe,** exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;

i) **Classe 9-2:** Service aérien commercial **international régulier entre points déterminés,** exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de

courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire;

j) **Classe 9-3: Service aérien commercial international entre points déterminés,** exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire;

k) **Classe 9-4: Service aérien commercial d'affrètement international,** exploité entre le Canada et tout endroit hors du Canada, qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure pour l'affrètement de l'aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité; et

l) **Classe 9-5: Service aérien commercial contractuel international,** exploité entre le Canada et un autre État, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas le transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

BIBLIOGRAPHIE

ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE, Marchandises dangereuses. Guide du camionneur, édition revisée, novembre 1988.

CANADA, Classification canadienne descriptive des professions (CCDP), Emploi et Immigration Canada, Systèmes nationaux d'analyse et de classification des professions.

CANADA, L'économie du Québec 1987, Planification et analyse, Analyse statistique, ministère de l'Expansion industrielle régionale, juin 1988.

CANADA, Prix à la consommation et indices des prix, Statistique Canada, Catalogue 62-010, octobre-décembre 1987.

ÉTATS-UNIS. Occupation Outlook Handbook, U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics.

LAVERDIÈRE, Carole, Portrait sectoriel. Transports et entreposage, Commission de formation professionnelle de la main-d'oeuvre de la région métropolitaine de Montréal, septembre 1987.

QUÉBEC, Cahiers de l'enseignement collégial 1987-1988, ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science, Direction générale de l'enseignement collégial.

QUÉBEC, Le carnet du routier québécois, ministère des Transports, 1er trimestre 1988.

BIBLIOGRAPHIE (suite)

QUÉBEC, Circuit collégial 1987-1988, ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science, Direction générale de l'enseignement collégial.

QUÉBEC, Classification des activités économiques du Québec, Bureau de la statistique du Québec, Direction de la consultation et des méthodes, Division de la normalisation, mai 1984.

QUÉBEC, Code de la sécurité routière, L.R.Q., chapitre C-24.2, 3e trimestre 1988.

QUÉBEC, Distribution générale des enseignements professionnels d'ordre secondaire 1983-1984, 1984-1985, 1985-1986, 1987-1988, ministère de l'Éducation, Direction générale des programmes.

QUÉBEC, L'emploi et les carrières à l'aube des années 90, ministère de l'Éducation, Direction générale de la recherche et du développement, novembre 1987.

QUÉBEC, Fiches sur le marché du travail (REPÈRES), ministère de l'Éducation, Direction générale de la recherche et du développement.

QUÉBEC, Gazette officielle du Québec, 121e année, 25 janvier 1989, no 4.

QUÉBEC, Guide des services en transport au Québec, ministère des Transports, 4e trimestre 1986.

BIBLIOGRAPHIE (suite)

QUÉBEC, Mémento statistique du transport au Québec. Données 1985, ministère des Transports, Service de la statistique et de l'économie des transports, 1er trimestre 1988.

QUÉBEC, Mémento statistique du transport au Québec. Données 1987, ministère des Transports, Service de la statistique et de l'économie des transports, pré-publication.

QUÉBEC, Les perspectives professionnelles au Québec, 1986 à 1993, ministère de la Main-d'oeuvre et de la Sécurité du revenu, Direction de la recherche, juin 1987.

QUÉBEC, Profil économique du Québec 1987, Bureau de la statistique du Québec, 1er trimestre 1988.

QUÉBEC, Le Québec statistique - Édition 1985-1986, Bureau de la statistique du Québec, Direction de la diffusion.

QUÉBEC, Relance au collégial 1985, 1986, 1987 et 1988, ministère de l'Éducation, Direction générale de la recherche et du développement.

QUÉBEC, Relance au secondaire 1985, 1986, 1987 et 1988, ministère de l'Éducation, Direction générale de la recherche et du développement.

QUÉBEC, Répertoire des profils de formation professionnelle-Transport, ministère de l'Éducation, Direction générale des programmes, 1er trimestre 1987.

BIBLIOGRAPHIE (suite)

QUÉBEC, La situation économique au Québec - Édition 1988, Bureau de la statistique du Québec, 3e trimestre 1988.

QUÉBEC, Surplus et pénuries de main-d'oeuvre prévus au Québec et dans ses régions pour 1989, ministère de la Main-d'oeuvre et de la Sécurité du revenu, Direction de la recherche.

QUÉBEC, Transport et entreposage au Québec. Monographie sectorielle, Commission de la santé et de la sécurité du travail, février 1985.